

Eisenbahnjournal – Zughalt.de

Nachrichten aus der Welt von Bus&Bahn in Deutschland

- [STARTSEITE](#) | [GOOGLE MAPS](#) | [LINKSAMMLUNG](#) | [SPNV WETTBEWERB](#) | [REISEPLANUNG](#) | [ÜBER UNS](#) | [KONTAKT](#) | [IMPRESSUM](#)

Kategorien

- Allgemein
- Europa
- Fahrplanänderungen
- Fernverkehr
- Güterverkehr
- Kommentar
- Norddeutschland
- Bremen
- Hamburg
- Niedersachsen
- Schleswig-Holstein
- Ostdeutschland
- Berlin
- Brandenburg
- Mecklenburg-Vorpommern
- Sachsen
- Sachsen-Anhalt
- Thüringen
- Süddeutschland
- Baden-Württemberg
- Stuttgart
- Bayern
- München
- Übrige Welt
- Verkehrspolitik
- Westdeutschland
- Hessen
- Nordrhein-Westfalen
- NVR
- NWL
- VRR
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Kalender

MÄRZ 2012						
M	D	M	D	F	S	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

« Feb

Meta

- Anmelden
- Artikel-Feed (RSS)
- Kommentare als RSS
- WordPress.org

Google-Anzeigen

- [Fahrplan Bahn](#)
- [Bahn Fahrplan](#)
- [Bahn AG Fahrplan](#)

« [„S-Bahn“ ist kein DB-Monopol mehr](#)
[Auftakt HEX-Sicherheitstraining 2012 – Dritter Projekttag für Harzer Schüler in Halberstadt](#) »

BEG will S-Bahn München ausweiten – und sieht Finanzprobleme

16.03.12 (Bayern, Verkehrspolitik) Autor:Stefan Hennigfeld

Im Rahmen des Baus der zweiten S-Bahnstammstrecke in der bayerischen Landeshauptstadt München plant die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die als Aufgabenträger für den gesamten Freistaat zuständig ist, das Verkehrsangebot der S-Bahn um rund 15 bis 20 Prozent auszuweiten. BEG-Geschäftsführer Fritz Czeschka: „Die BEG beabsichtigt, die Mehrleistungen grundsätzlich ohne Leistungskürzungen in anderen Regionen Bayerns aus Regionalisierungsmitteln, die der Freistaat zur Bestellung von SPNV-Leistungen zugewiesen bekommt, zu finanzieren.“

Doch auch hier tauchen Probleme auf. Ab 2015 steht eine vollständige Neuberechnung an. „Diese ist bedarfsorientiert auszugestalten“, so Fritz Czeschka. Ob sie das tatsächlich auch wird, steht noch nicht fest. Bereits 2007 wurden die Regionalisierungsmittel gesenkt. Im Rahmen der Mehreinnahmen aus der Umsatzsteuererhöhung erhielten die Länder jedoch eine Überkompensation, d.h. insgesamt mehr Geld als vorher, das allerdings nicht mehr zweckgebunden ist.

Die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern stehen bevor. Czeschka: „Der Bund muss an dieser Stelle seiner Pflicht nachkommen, den Ländern die notwendigen Mittel für die Übernahme der Aufgabe der Daseinsvorsorge im Nahverkehr zur Verfügung zu stellen. Der Freistaat Bayern wird hierbei seine bedarfsgerechte Leistungsplanung für die S-Bahn München mit der zweiten Stammstrecke einbringen.“

Ungemach droht zudem auf Seiten der Infrastrukturkosten. Diese steigen stärker als die Regionalisierungsmittel. Fritz Czeschka erklärt die Situation: „Bayern zahlte im Jahr 2010 etwa 160 Millionen Euro mehr an Infrastrukturgebühren als noch im Jahr 2000. Der bayerische Anteil an den Regionalisierungsmitteln hat sich in diesem Zeitraum dagegen nicht erhöht. Selbst absolut sind die Regionalisierungsmittel nicht gestiegen. In Bayern fließt über die Infrastrukturgebühren inzwischen mehr als die Hälfte des Bestellerentgelts wieder an die DB-Infrastrukturunternehmen zurück.“

Deshalb unterstützt die BEG einen Vorschlag, den die Dachorganisation der Aufgabenträger schon vor zwei Jahren öffentlich gemacht hat. Czeschka: „Auf die Höhe der Infrastrukturgebühren hat die BEG keinen Einfluss und plädiert daher für eine Entkoppelung der Infrastrukturfinanzierung von der Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln.“

Die Tatsache, dass man bislang Leistungsausweitungen überhaupt finanzieren konnte und keine Abbestellungen durchführen musste, lag einzig und allein am erfolgreichen Wettbewerbskurs im Freistaat. Doch hier droht das Ende der Fahnenstange erreicht zu sein: Bei künftigen Folgeausschreibungen werden die Ersparnisse im Regelfall geringer sein als bei einer Erstausschreibung, explodierende Energiekosten tun ihr Übriges dabei. Czeschka: „Deshalb plädieren wir für eine von den Regionalisierungsmitteln unabhängige Infrastrukturfinanzierung, denn das erhöht auch unsere Planungssicherheit.“

[F](#) Empfehlen

[T](#) Tweet

[+](#)

Hinterlasse eine Antwort

Deine E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht. Erforderliche Felder sind markiert *

Name

 *

E-Mail-Adresse

 *

Website

Kommentar

Suchen

Letzte Kommentare

Fabs1985

ich weis nicht was sich damals der VRR dabei gedacht die S8 nur noch bis Schwelm (später dann bis Wuppertal-Obarmen) zu kürzen. Heute...

[Beitrag aufrufen](#)

Gevelsberger

Vermutlich wird es zwischen Wpt. und D.-Dorf zumindest in der morgendliche HVZ voll, ob zu voll wird man sehen. Der Vertrag läuft ja bis 2029!...

[Beitrag aufrufen](#)

Bahnfreund

Nunja, aber ich fahre dort regelmäßig mit der S-Bahn und das größte Fahrgastaufkommen zwischen NE Hbf und D Hbf ist halt am Bilker Bahnhof. Dazu...

[Beitrag aufrufen](#)

Bahnfreund

Davon spreche ich: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Regio_1011-1_1.jpg&filetimestamp=2008012908462

[Beitrag aufrufen](#)

Bahnfreund

Nunja, der Herr ebtho hat völlig recht. Es spielt keine Rolle, ob auf der S8 143+x-Wagen oder DoTra 422 fahren, die Fahrplanmäßig 5 Minuten vorher...

[Beitrag aufrufen](#)

